

论
国
际
货
运
代
理
的
民
事
法
律
地
位

学校编码: 10384

分类号_____密级_____

学 号: 200008077

UDC_____

学 位 论 文

论国际货运代理的民事法律地位

On Civil Legal Status of Freight Forwarder

陈 红 根

陈
红
根

指导教师姓名: 何丽新 副教授

申请学位级别: 硕 士

专 业 名 称: 法 律 硕 士

论文提交时间: 2005 年 5 月

论文答辩日期: 2005 年 月

学位授予单位: 厦 门 大 学

学位授予日期: 2005 年 月

指
导
教
师
:
何
丽
新
副
教
授

答辩委员会主席_____

评 阅 人_____

厦
门
大
学

2005 年 5 月

厦门大学学位论文原创性声明

兹呈交的学位论文，是本人在导师指导下独立完成的研究成果。本人在论文写作中参考的其他个人或集体的研究成果，均在文中以明确方式标明。本人依法享有和承担由此论文而产生的权利和责任。

声明人（签名）：

年 月 日

内 容 摘 要

对国际货运代理民事法律地位的考察，必须首先将其置于一定的民事法律关系中，并对与其密切相关的法律主体做出比较和鉴别。唯其如此，才能确定其在民事法律关系中的权利和义务，并最终确定其应承担的民事法律责任。

本文正是根据上述思路，通过以下章节进行论述。

引言部分简述了我国国际货运代理蓬勃发展的现状及其所面临的竞争局面，指出由于对国际货运代理法律地位的认识不一，以致司法认定上的千差万别，加大了国际货运代理法律风险上的不确定性。

正文共分五章。

第一章介绍了国际货运代理的概念、产生和发展方向，以发现其所具有的不同身份。同时，通过对调整国际货运代理法律规范体系的论述，并指出国际货运代理在实务中可能产生的不同民事法律关系，为论述其民事法律地位作好铺垫。

第二章通过介绍国际多式联运经营人、无船承运人，并与国际货运代理作出比较，揭示三者所具有的共性和不同之处，避免在认定国际货运代理法律地位过程中可能发生的混淆。

第三章是本文的重点和核心。基于前几章的论述，进一步分析国际货运代理民事法律地位的渐变过程，提出对国际货运代理法律地位不能简单采取二分法或三分法而应具有多样性的观点。

第四章在探究国际货运代理的民事法律地位后，着重论述了国际货运代理的民事权利和义务，并对其可能承担的民事责任进行了较为细致的评述。

第五章指出了我国国际货运代理法律之不足，并提出了立法上的思考。

关 键 词：国际货代；法律地位；无船承运人

厦门大学博硕士论文摘要库

ABSTRACT

In pursuit of a proper conclusion for the civil legal status of Freight Forwarder, one must firstly put it in a certain civil legal relation and then a comparison should be made between Freight Forwarder and other legal entities closely related to it. In such a case, the civil rights and obligations of the Freight Forwarder will be made clear and its civil liabilities be determined finally.

This thesis is to be made as follows:

The preface of this thesis briefly describes the flourishing development of the Freight Forwarder in China and the realistic competitions it is facing. It also points out that, owing to the discrepancies in understanding of legal status of Freight Forwarder, judicial verdicts therefore differ in thousands ways currently, and the uncertainty of risks for the Freight Forwarder thus are enlarged.

This thesis comprises five main chapters.

Chapter 1 touches on the definitions, originations and developing trend of Freight Forwarder, to find out the different identities of Freight Forwarder. Meantime, upon the analysis on relevant legal systems, the possible different civil legal relations are disclosed in the practice of the Freight Forwarder, and the prelude of legal status discussion is thus to be served.

Chapter 2 introduces the knowledge of MTO and NVOCC, meanwhile compares them with Freight Forwarder to find the things in common and in conflict, in view of avoiding the possible confusion in identifying the legal status of Freight Forwarder.

Chapter 3 is the pivot and core of this thesis. Based upon the above saying, it further analyses the gradual changes in the legal status of Freight Forwarder, concludes several kinds of legal statuses of Freight Forwarder, and gives an opinion that one cannot simply identify the legal status of it as two or three .

Chapter 4 emphasizes the civil rights and obligations of Freight Forwarder upon the legal status as previously analysed, and lists the responsibilities in details which the Freight Forwarder probably will bear.

Chapter 5 points out the shortcomings of Chinese legislation, and gives suggestions accordingly.

Key Words: Freight Forwarder; Legal Status; NVOCC

厦门大学博硕士论文摘要库

目 录

引 言	1
第一章 国际货运代理概述	2
第一节 国际货运代理的定义及其发展	2
一、国际权威机构和一些工具书所下的定义	2
二、我国对国际货运代理下的定义	4
第二节 国际货运代理的产生	6
第三节 国际货运代理的发展方向	8
一、发展国际多式联运业务	9
二、拓展现代物流服务业务	10
第四节 调整我国国际货运代理关系的法律规范体系	11
一、民事法律规范体系	12
二、行政法律规范体系	18
第二章 国际货运代理与相关主体的比较	20
第一节 国际货运代理与国际多式联运经营人	20
一、国际多式联运	20
二、国际货运代理与多式联运经营人的关系	22
第二节 国际货运代理与无船承运人	25
一、无船承运人	25
二、国际货运代理与无船承运人的关系	29
第三章 我国国际货运代理的民事法律地位	34
第一节 我国国际货运代理民事法律地位的演变	34
第二节 国际货运代理民事法律地位的分析与认定	36
一、国际货运代理民事法律地位认定的理论分析	36

二、国际货运代理民事法律地位认定的司法实践·····	39
第四章 我国国际货运代理的民事权利和义务·····	43
第一节 国际货运代理的民事权利·····	43
一、国际货运代理作为代理人的权利·····	43
二、国际货运代理人作为独立经营人的权利·····	44
第二节 国际货运代理的民事义务和责任·····	45
一、作为代理人的民事义务和责任·····	45
二、作为无船承运人的民事义务和责任·····	47
三、作为多式联运经营人的民事义务和责任·····	50
第五章 我国国际货运代理的立法思考·····	52
一、从司法实践看我国国际货运代理法律·····	52
二、从现行规定看我国国际货运代理法律·····	55
结 束 语·····	61
参考文献·····	62

CONTENTS

Preface	1
Chapter 1 An Outline of Freight Forwarder	2
Subchapter 1 Definition and Development of Freight Forwarder	2
Section 1 Definitions under International Authorities and Dictionaries	2
Section 2 Definitions of Freight Forwarder in China	4
Subchapter 2 Origination of Freight Forwarder	6
Subchapter 3 Developing Trends of Freight Forwarder	8
Section 1 Develop Business as MTO	9
Section 2 Develop Business as Logistics	10
Subchapter 4 Legal Systems Adjusting Freight Forwarder in China	11
Section 1 Civil Regulations System	12
Section 2 Administrative Regulations System	18
Chapter 2 Comparison between Freight Forwarder and Other Entities	20
Subchapter 1 Freight Forwarder and MTO	20
Section 1 An Outline of MTO	20
Section 2 Relations Between Freight Forwarder and MTO	22
Subchapter 2 Freight Forwarder and NVOCC	25
Section 1 An Outline of NVOCC	25
Section 2 Relations Between Freight Forwarder and NVOCC	29
Chapter 3 Civil Legal Status of Freight Forwarder in China	34
Subchapter 1 Changes of Legal Status of Freight Forwarder in China	34
Subchapter 2 Analysis on Legal Status of Freight Forwarder	36
Section 1 Theoretical Analysis on Identifying of Legal Status of Freight Forwarder	36

Section 2	Judicial Practice of Identifying of Legal Status of Freight Forwarder.....	39
Chapter 4	Civil Rights and Obligations of Freight Forwarder in China.....	43
Subchapter 1	Civil Rights of Freight Forwarder.....	43
Section 1	Civil Rights of Freight Forwarder as Agent	43
Section 2	Civil Rights of Freight Forwarder as An Independent Operator	44
Subchapter 2	Civil Obligations and Responsibilities of Freight Forwarder	45
Section 1	Civil Obligations and Responsibilities as Agent.....	45
Section 2	Civil Obligations and Responsibilities as NVOCC	47
Section 3	Civil Obligations and Responsibilities as MTO	50
Chapter 5	A Consideration of Legislation.....	52
Section 1	An Outlook to Forwarder Law in China from Judicial Practice ·	52
Section 2	An Outlook to Forwarder Law in China from Existing Laws.....	55
Conclusion		61
Bibliography		61

引 言

自 1988 年市场开放以来,在原外经贸部门的直接领导下,我国国际货运代理行业得到了蓬勃地发展。截至 2004 年 7 月 1 日,全国经审批的货代企业 5012 家,其中法人企业 2555 家,分支机构 2457 家。^①

从国际上看,虽然目前尚没有一个统一的国际公约对国际货运代理业进行调整,但是大多数国家对此行业都给予了高度的重视,在国家立法中对货运代理的权利和义务都做了明确的规定,并由国家行业协会制定“货运代理标准交易条件和格式单证”来规范、引导货运代理行业的健康发展。

相比之下,直至目前为止,我国尚没有可以规范货运代理行业的专门法律。仅有的,作为行业主管部门的原外经贸部(现为商务部)从对货运代理行业进行行政管理的角度先后颁布了几个部门规章。但是,随着我国加入世界贸易组织,货运代理市场已经全面开放。全球最大的货代企业中,比如德国的德顺、辛克,瑞士的泛亚班纳,日本的三井、日通、日新,目前都已经进入中国。^②面对这样的形势,如果我们不从法律的高度规范货运代理行业、明确国际货运代理权利和义务,必将极大地制约货运代理行业的健康有序发展。这也是目前我国司法界对国际货运代理纠纷案件审理判决千差万别的主要症结所在。

由于国际货运代理业务的复杂性和法律地位的多变性,正确地认识自己的身份,是正确地享有权利、承担义务的前提和基础。正是本着这样的初衷,笔者希望通过本文,使国际货运代理在业务活动中明确自己处于什么样的法律地位,应当承担什么样的责任,并应根据规定,力争规避风险或采取措施减少这些风险。

① 龚雯.国际货运代理将实行备案制[N].人民日报,2005-3-12(2).

② 网上课堂.国际货运代理考试[EB/OL].<http://www.qd56.net/20041101/041115032.htm>,2004-11-15.

第一章 国际货运代理概述

第一节 国际货运代理的定义及其发展

国际货运代理的名称源于“The Freight Forwarder”，但至今国际上尚无一个统一的定义，也没有关于国际货运代理的统一的法律规范和法律概念。

在不同国家，国际货运代理有不同名称，如“海关代理”、“清关代理”、“海关佣金商”、“运输和货运代理”等。不论用什么名称，其活动的一个共同点是仅提供包括清关、订舱等基本的日常服务和复杂的一揽子服务。

在国际货运市场上，国际货运代理处于货主与承运人之间，接受货主委托，代办租船、订舱、配载、缮制有关证件、报关、报验、保险、拆装集装箱、结算运杂费，乃至交单议付和结汇。这些工作联系面广，环节多，把国际货物运输业务中相当繁杂的工作相对集中地办理。

不管怎样，国际货运代理的概念随着国际货运代理业务的不断深入展开而表现出多重性的特点。

一、国际权威机构和一些工具书所下的定义

国际货运代理协会联合会(International Federation of Freight Forwarders Association, 简称 FIATA)所下的定义是：国际货运代理是根据客户的指示，并为客户的利益而揽取货物运输的人，其本身不是承运人。货运代理人可以依这些条件，从事与运输合同有关的活动，如储货、报关、验收、收款等。^①

联合国亚洲及太平洋经济社(United National Economic and Social Commission for Asia and the Pacific-ESCAP)所下的定义是：货运代理代表其客户取得运输，而本人并不起承运人的作用；货运代理在不同国家有不同的名称：关税代理人、

^① 司玉琢.国际海事立法趋势及对策研究[M].北京:法律出版社,2002.37.

清关代理人、通关经营人、海运代理人等。^①

美国《布莱克法律词典》(Black Law's Dictionary)中的“货运代理”一词是：其业务为接受货物，以仓储、包装、整车货装运、交货等方式，把不够整车的船货，集中成整车船货，由此从低运费中获利的货运代理人——公司或个人，其业务是为他人接收海运商品。^②

《船务法律辞典》的解释是：经营为他人安排货物运输业务的人。国际货运代理有权代表他的被代理人就一切所发生的费用取得赔偿，并有权得到偿付他的服务的费用。^③

美国《船务和货运代理业务辞典》的解释是：准备航运单证，安排舱位，投保并办理关税手续工作，以取得费用的商业组织。^④

上述这些解释的一个共同点就是，国际货运代理并不是运输当事人，而是作为接受客户货物从事运输服务以获得佣金的代理人。

但是，在美国新近出版的《物流管理》一书中，其作者对“货运代理”重新下了以下定义“货运代理是以盈利为目的的行业，他们把来自各种顾客手中的小批量装运整合成大批量装载，然后利用公共承运人进行运输”。这个定义正好涵盖了国际货运代理充当无船承运人时所从事的拼箱业务的特点。^⑤

FIATA 国际货运代理业示范法对此也作了相应的规定：货运代理作为承运人所承担的责任不仅仅在于他直接是用自己的运输工具进行运输（从事承运人的业务），而且在于如果他签发了自己的运输单证，就已经明示或默示地做出了承担承运人责任的承诺（作为契约承运人）。^⑥

国际货运代理定义上的变化，表明国际货运代理已经不单单是以传统意义上的代理人的身份出现的，而是逐渐作为合同的当事人，承担起更大的责任和风险。我国关于“国际货运代理”的相关规定也反映了这一特点。

① 司玉琢.国际海事立法趋势及对策研究[M].北京:法律出版社,2002.37.

② 同上.

③ 孟于群,陈震英.国际货运代理法律及案例分析[M].北京:对外经济贸易大学出版社,2000.2.

④ 同上.

⑤ 同上.

⑥ 同上.

二、我国对国际货运代理下的定义

1990年,我国原外经贸部发布的《经贸部关于国际货物运输代理行业管理的若干规定》^①(下称《1990年管理规定》)第4条指出:“国际货物运输代理是介于货主与承运人之间的中间人,是接受货主或承运人委托,在授权范围内办理国际货物运输业务的企业”。从这一定义出发,国际货运代理仅仅是联系货主和承运人,并根据货主和承运人的委托办理国际货运业务的从业者。这是我国对国际货运代理最早的法律规定。

1995年,经国务院批准由外经贸部公布实施的《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》^②(以下简称《1995年管理规定》)规定:“国际货物运输代理业,是指接受进出口货物收货人、发货人的委托,以委托人的名义或者以自己的名义,为委托人办理国际货物运输及相关业务并收取服务报酬的行业”。上述规定,是针对整个行业而不是从国际货运代理这一主体角度进行定义,同时取消了《1990年管理规定》中“接受承运人委托”的内容,使国际货运代理成为纯粹的货主的代理人。

1998年,外经贸部根据《1995年管理规定》,在制定和发布的《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定实施细则》(试行)^③(以下简称《1995年管理规定实施细则》)中进一步指出:“国际货运代理也可以作为独立的经营人,从事国际货运代理业务。”、“国际货运代理可以接受进出口货物收货人、发货人或代理人的委托,签发运输单证,履行运输合同并收取运费以及服务费”。^④这是对国际货运代理经营方式的描述。此时,国际货运代理具有多元化和双重职能的特点,不仅可以从事传统的货运代理业务,而且可以以自己的名义独立开展经营活动,承接货物和签发提单,对货物进行直接的控制,处理货物运输的各项事宜并直接承担在运输过程中货物损失或灭失的责任。

① 《经贸部关于国际货物运输行业管理的若干规定》,由原外经贸部于1990年7月13日颁布,同日生效。

② 《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定》于1995年6月6日经国务院批准,于同月29日由原外经贸部颁布实施。

③ 《中华人民共和国国际货物运输代理业务管理规定实施细则》(试行)于1998年1月26日由原外经贸部颁布实施,商务部进行修订后,于2004年1月1日重新发布。

④ 参见《中华人民共和国国际货物运输代理业管理规定实施细则》(试行)第2条。

综上所述,虽然各种定义或规定不一,但有一个共同特点是,国际货运代理并不是“运输当事人”。从总体上说,我国将国际货运代理作为民事主体的定义还是停留在《1990年管理规定》的基础上,而根据该定义所做出的解释,显然已经被《1995年管理规定》所否认。《1995年管理规定》没有就国际货运代理进行定义,而是对整个国际货运代理行业和业务方式一进行了规定。因此,严格说来,我国还没有对国际货运代理这一特定民事主体抽象或概括出一个法律概念。国际货运代理概念的模糊或缺失,势必造成理论界和实务界对这一民事主体的法律属性产生认识上的差异。

随着国际货运代理从代理人向合同当事人角色的转换,其作为货运代理的“标准交易条件”就不再适用了,他的契约义务受他所签发的提单或其他运输单据条款的制约,他将像承运人一样承担所负责运输货物的全部责任。^①在这种情况下,立法机构应当对国际货运代理的概念进行恰如其分地揭示——定义。对国际货运代理一般有两种理解,其一表示为一种民事法律行为,其二表示为一种民事主体。本文所指系民事主体。

定义通常是采用“种差+属”的方法做出的,种差与属概念结合而成的复合概念,即为定义项。^②笔者认为,国际货运代理与其他类似民事主体最具“质”的区别性的,不是其对外名义和行为方式,而是其业务范围内的各项业务活动决定了其在国际货物运输合同或相关合同中所处的地位以及由此产生的不同责任。由于国际货运代理的业务范围极其广泛,很难找出一个属概念,也很难进行种差区分,故不宜采通常方法进行定义,而应采国际航运通用的其他方法。根据我国现行有效的规定,从身份角度分析我国国际货运代理的业务范围,既包括代理业务,也包括独立经营人的业务。独立经营人业务中包括国际多式联运业务、无船承运业务及其他业务,在这些业务中,相对于货主他是运输经营者,相对于运输经营者他是托运人,因而既可能承担托运人的责任也可能承担承运人的责任,而在从事诸如仓储、装卸等业务时则承担保管人、作业人的

① 杨志刚.国际集装箱多式联运实务与法规[M].上海:上海海运学院出版社,2001.450-451.

② 雍琦.实用司法逻辑学[M].北京:法律出版社,1999.54-55.

责任,这才是其本质特征。据此,我国的国际货运代理,可以定义为:

国际货运代理,包括揽取进出口货物并与承运人订立国际货物运输合同的托运人,以及与进出口货物收货人、发货人签订国际货物运输合同并通过国际运输经营者办理国际货物运输的承运人,也包括办理与国际货物运输有关的其他业务的经营人。

上述概念表明,国际货运代理作为托运人,其只能靠揽取货物而本身并不是货主;作为承运人,其只能通过其他运输经营者进行运输而其本身不承担实际运输;作为经营人,其可以单纯办理诸如仓储、装卸、报关等业务。需要指出的是,商事主体从事商事代理,是普遍采用的一种业务方式,不为法律所禁止。国际货运代理作为商事主体,既可以本人身份也可以代理人身份开展业务,这是其业务方式选择的结果,一旦选择从事代理业务,则由代理法律进行调整,故无规定“以谁名义”之必要。上述定义,较全面地考虑到了国际货运代理在国际货物运输合同中所处的可能是托运人、可能是承运人的身份,也考虑到了与运输有关但与运输合同无关的其他业务,并且较好地避开了国际货运代理之“代理”两字所带来的含混不清,但又不影响其在必要时作为代理人身份从事代理业务。

第二节 国际货运代理的产生

古人曰:“假舆马者,而行千里;假舟楫者,而绝江河。君子性非异也,善假于物。”^①古人很形象地阐述了代理的意义。代理制度的作用,直接体现在两个方面:一为当事人民事能力之扩张,一为当事人民事能力之补充。申言之,借助代理人的能力,民事主体不仅可以延长其手足,而且可以延伸其意志;对于欠缺民事行为能力的人,可以满足他们参与民事活动的需求。从历史上看,运输是从商业中分离出来的独立行业,这是商品交换高度发达的必然产物。国际货运代理是从国际商业和国际运输这两个关系密切的行业里共同分离出来

^① 句子.劝学.转引自江帆.代理法律制度研究[M].北京:中国法制出版社,2000.1.

Degree papers are in the "[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)". Full texts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to etd@xmu.edu.cn for delivery details.

厦门大学博硕士论文摘要库